Η ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ-ΤΟ ΟΧΙ-ΤΟ ΕΠΟΣ

Μετά την αποτυχία του μεγάλου στρατιωτικού κινήματος του Ε. Βενιζέλου του Μαρτίου του 1935, για την ένοπλη κατάληψη της εξουσίας, επακολούθησε ο θάνατός του τον Μάρτιο του 1936. Περί τα τέλη Απριλίου 1936 απέθανε αιφνιδίως ο Πρωθυπουργός Κ. Δεμερτζής και τον αντικατέστησε ο τότε Αντιπρόεδρος της Κυβερνήσεως και Υπουργός Στρατιωτικών Ι. Μεταξάς.

Συμφωνά με το Πρακτικό του Ανωτάτου Στρατιωτικού Συμβουλίου υπ' αριθμόν 122 της 14-12-32: "***Η κατάστασις αμύνης της Χώρας είναι αυτόχρημα τραγική" και "απαιτείται η από τούδε μεθοδική συμπλήρωσις των ελλείψεων προς εξασφάλισιν μιας στοιχειώδους αμύνης, άνευ της οποίας κινδυνεύει η υπόστασις ημών ως Κράτους.***"

Η Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, της Εκδοτικής Αθηνών, μας πληροφορεί στον τόμο ΙΕ σ. 381 ότι "***Ο Στρατός Ξηράς στο τέλος της Αβυσσηνιακής κρίσεως (1935-36), είχε σοβαρότατες ελλείψεις σε πολεμικό υλικό, πράγμα που καθιστούσε προβληματική την επιστράτευση σε περίπτωση πολέμου. Το Ναυτικό διέθετε ελάχιστες ετοιμοπόλεμες και σύγχρονες μονάδες, ενώ υπήρχε παντελής έλλειψη Παρακτίου Οχυρώσεως. Η Αεροπορία δεν αποτελούσε υπολογίσιμη δύναμη, από άποψη αεροπλάνων και προσωπικού.***"

Ως προς το Πολεμικό μας Ναυτικό, η Ιστορία του Ελληνικού Έθνους, της Εκδοτικής Αθηνών, επισημαίνει στον τόμο ΙΕ σ. 381 ότι «***Το Ναυτικό διέθετε ελάχιστες ετοιμοπόλεμες και σύγχρονες μονάδες, ενώ υπήρχε παντελής έλλειψη Παρακτίου Οχυρώσεως».***

Από αυτό το κατώτατο λοιπόν επίπεδο έπρεπε να αρχίσει η προσπάθεια για την ανάπτυξη των αναγκαίων αμυντικών δυνατοτήτων. Σημειώνεται ότι όλη η προς πόλεμο Ελληνική προπαρασκευή έγινε επιτυχώς στο διάστημα 1936-40, όπως εκ των αποτελεσμάτων συνάγεται, χωρίς ξένη δωρεάν οικονομική βοήθεια και με ίδια μέσα. Η εκτεταμένη προπαρασκευή της Ελλάδας με ίδια μέσα, για να αντιμετωπίσει

τις προβλεπόμενες επιθέσεις του Άξονα, απετέλεσε ένα τιτάνιο επίτευγμα, ακόμη και για τα σημερινά δεδομένα

Υλική προπαρασκευή Στρατού Ξηράς

Η προσπάθεια για την προετοιμασία του Στρατού Ξηράς, συγκεντρώθηκε ειδικότερα στους ακόλουθους τομείς:

• Εφοδιασμό πολεμικού υλικού

• Οχύρωση Ελληνο-Βουλγαρικών συνόρων

• Συμπλήρωση οδικού δικτύου προς Βουλγαρία

• Αναθεώρηση Σχεδίων Αμύνης εξ απειλών από τους βόρειους γείτονές μας

• Αναθεώρηση Σχεδίου Επιστρατεύσεως

• Αύξηση θητείας στρατευσίμων

Ακολούθως θα περιοριστούμε, για την οικονομία του χρόνου, στα τεράστια, αλλά λίγο γνωστά, έργα κατασκευής και εξοπλισμού 21 μεγάλων μονίμων οχυρών στην Ελληνο-Βουλγαρική μεθόριο, μήκους 500 περίπου χιλιομέτρων. Αυτά έγιναν την περίοδο 1936-40 και παρέμειναν γνωστά ως αμυντική «Γραμμή Μεταξά». Οι περισσότεροι από εμάς έχουμε ίσως ακούσει μόνο για ένα από αυτά, το οχυρό «Ρούπελ» και αγνοούμε ενδεχομένως την ύπαρξη άλλων 20 επίσης σημαντικών οχυρών, με συνολικό μήκος υπογείων στοών και υπογείων καταφυγίων 37 χιλιομέτρων, διανοιγμένων μέσα στα βουνά, χωρίς βεβαίως τα σημερινά μέσα.

Η κατασκευή αυτών των οχυρών, απετέλεσε ένα Ελληνικό άθλο, όπως περιγράφεται από τον διεθνούς κύρους ομότιμο Καθηγητή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου Θεοδόση Π. Τάσιου.

«Παρά ταύτα, αν εξαιρέσετε τα δύο άκρα της Γραμμής των οχυρών (το μεθοριακό Μπέλες και τον Εχίνο/Νυμφαία μετά την εκκένωση της Δυτικής Θράκης), οι Γερμανοί δεν παρεβίασαν πουθενά το φράγμα της οχυρωμένης Γραμμής Μπέλες-Νέστος».

«Όταν μετά την συνθηκολόγηση, ο υποστράτηγος Schneider (επικεφαλής Γερμανικής Επιτροπής μελέτης της οχύρωσης) θα περπατήσει επί έναν μήνα τη Γραμμή, θα γράψει ότι τα οχυρά αυτά είχαν επιτύχει το βέλτιστο σε σύγκριση με οποιαδήποτε άλλη ανάλογη οχυρωματική Γραμμή στην Ευρώπη. Και θα ζητήσει απ' τον καθηγητή της Γεωλογίας Μητσόπουλον, ερμηνεία της μεγάλης αντοχής του σκυροδέματος των έργων...

Η προετοιμασία του Πολεμικού μας Ναυτικού

Ας δούμε όμως τώρα τι αναφέρει η ολοκληρωθείσα το 1953 "ΕΚΘΕΣΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΔΡΑΣΕΩΣ ΤΟΥ Β. ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟΝ 1940-1944", του ΑΝΤΙΝΑΥΑΡΧΟΥ και ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟΥ ***Δημητρίου Φωκά,*** η οποία έκθεσις βραβεύτηκε από την Ακαδημία Αθηνών:

«"Εστράφη δέ ιδιαιτέρως η προσοχή εις τήν οχύρωσιν τών ακτών, τήν δημιουργίαν ασφαλών εσωτερικών θαλασσίων οδών καί βάσεων, ώστε νά καταστή σημαντικωτέρα μέν διά τούς Άγγλους η συμμετοχή τής Ελλάδος εις τήν συμμαχίαν, αφ ετέρου δε νά διασφαλισθούν περισσότερον αι παραίτητοι θαλάσσιοι μεταφοραί, αι απαιτούμεναι τόσον διά τήν κινητοποίησιν καί συγκέντρωσιν στρατού, όσον καί διά τόν εφοδιασμόν τής Χώρας.»

«Διά τήν φύλαξιν τών Ελληνικών ακτών από αιφνιδιαστικών επιθέσεων, ορμώμενων είτε από τά Δωδεκάνησα, είτε από τούς Ιταλικούς λιμένας τής Νοτίου Αδριατικής,

δέν ήτο δυνατόν νά επιζητηθή η μόνιμος παραμονή Αγγλικών Ναυτικών Δυνάμεων εις Ελληνικά ύδατα. 'Επρεπεν επομένως νά ληφθή πρόνοια οχυρώσεως τών ζωτικότερων σημείων τών Ελληνικών παραλίων, οχυρώσεως ήτις θά ηδύνατο νά κράτηση τάς επιτιθέμενας εχθρικάς δυνάμεις, μέχρις εμφανίσεως τού καλύπτοντος εξ αποστάσεως Αγγλικού Στόλου»

Εκτός από τα **21 μεγάλα μόνιμα Οχυρά της Γραμμής Μεταξά**, που κατασκευάστηκαν από Ελληνικά χέρια και χρήματα την περίοδο 1936-40 κυρίως στα Ελληνοβουλγαρικά σύνορα, τα μεγαλύτερα των οποίων παρέμειναν απόρθητα στις λυσσώδεις Γερμανικές επιθέσεις ,εξοπλίστηκαν πλήρως και τα ακόλουθα 8 μεγάλα **Παράκτια Οχυρά**:

• Βόρειο Οχυρό Αιγίνης,

• Νότιο Οχυρό Αιγίνης,

• Οχυρό Φλεβών,

• Οχυρό Αράξου,

• Οχυρό Νοτίου Ευβοϊκού,

• Οχυρό Βορείου Ευβοϊκού,

• Οχυρά Καραμπουρνού και Τούζλα στην περιοχή του Μεγάλου Εμβόλου στο Θερμαϊκό Κόλπο.

Η σύνθεση του Ελληνικού Στόλου το 1940

Το μικρό Ελληνικό Στόλο, που κλήθηκε να αντιμετωπίσει τον πανίσχυρο και σύγχρονο Ιταλικό, αποτελούσαν κυρίως τα ακόλουθα μάχιμα Πολεμικά Πλοία:

• 1 Θωρηκτό (**ΑΒΕΡΩΦ**)

• 1 Θωρηκτό (**ΚΙΛΚΙΣ**)

• 2 Αντιτορπιλικά Αγγλικής κατασκευής, σύγχρονα, 2 περίπου ετών (**Β.ΓΕΩΡΓΙΟΣ-Β.ΟΛΓΑ)**

• 4 Αντιτορπιλικά Ιταλικής κατασκευής, 7 περίπου ετών, **(ΨΑΡΑ-ΣΠΕΤΣΑΙ-ΥΔΡΑ-ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ)**

• 4 Αντιτορπιλικά Αγγλικής κατασκευής, **(ΛΕΩΝ-ΠΑΝΘΗΡ-ΑΕΤΟΣ-ΙΕΡΑΞ)**

• 6 Υποβρύχια Γαλλικής κατασκευής, εκ των οποίων τα 4 μεγαλύτερα περίπου 13 ετών (**ΠΡΩΤΕΥΣ-ΓΛΑΥΚΟΣ-ΤΡΙΤΩΝ-ΝΗΡΕΥΣ**) και 2 μικρότερου μεγέθους, περίπου 14 ετών (**ΚΑΤΣΩΝΗΣ-ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ**)

• 4 Τορπιλοβόλα 350 τόννων, 35 ετών **(ΘΥΕΛΛΑ-ΣΦΕΝΔΟΝΗ-ΝΙΚΗ-ΑΣΠΙΣ)**

• 4 Τορπιλοβόλα, 240 τόνων, 26 περίπου ετών (**ΠΡΟΥΣΑ-ΠΕΡΓΑΜΟΣ-ΚΥΖΙΚΟΣ-ΚΙΟΣ)**

• 5 Τορπιλλοβόλα 125 τόννων, 26 ετών (**ΚΥΔΩΝΙΑΙ-ΑΙΓΛΗ-ΑΛΚΥΩΝΗ-ΑΡΕΘΟΥΣΑ-ΔΩΡΙΣ)**

• 4 Ναρκαλιευτικά (**ΑΛΙΑΚΜΩΝ-ΑΞΙΟΣ-ΝΕΣΤΟΣ-ΣΤΡΥΜΩΝ**)

• 1 Πλωτό Συνεργείο, 20 ετών **(ΗΦΑΙΣΤΟΣ)**

Κυρία αποστολή του Πολεμικού μας Ναυτικού στη Μάχη της Ελλάδας ήταν η **συνοδεία νηοπομπών** που μετέφεραν προσωπικό και εφόδια δια θαλάσσης **προς τους μαχόμενους στα βόρεια σύνορά μας.** Αυτή η αποστολή εκτελέστηκε με απόλυτη επιτυχία και σχεδόν χωρίς απώλειες (**ΥΠΟΒΡΥΧΙΟ ΠΡΩΤΕΥΣ**), πλην αυτών που προκλήθηκαν μετά την Γερμανική επίθεση.

Τα Υποβρύχιά μας είχαν αναλάβει επίσης συστηματικές και επιτυχείς προσβολές κατά εχθρικών πλοίων, που μετέφεραν εφόδια στον Ιταλικό Στρατό στην Αλβανία.

Πλοία του Ελληνικού Στόλου που απωλέστηκαν στις επιχειρήσεις γιά την άμυνα της Ελλάδας, από 28 Οκτωβρίου 1940 μέχρι 31 Μαίου 1941.

• 1 Θωρηκτό **ΚΙΛΚΙΣ**

• 4 Αντιτορπιλικά (**Β.ΓΕΩΡΓΙΟΣ -ΨΑΡΑ -ΥΔΡΑ -ΛΕΩΝ**)

• 1 Υποβρύχιο (**ΠΡΩΤΕΥΣ**)

• 10 Τορπιλλοβόλα (ΚΙΟΣ **-ΘΥΕΛΛΑ -ΠΡΟΥΣΑ -ΚΥΖΙΚΟΣ -ΠΕΡΓΑΜΟΣ -ΚΥΔΩΝΙΑΙ – ΔΩΡΙΣ -ΑΛΚΥΟΝΗ -ΑΙΓΛΗ -ΑΡΕΘΟΥΣΑ**)

• 4 Ναρκαλιευτικά (**ΑΞΙΟΣ -ΑΛΙΑΚΜΩΝ -ΝΕΣΤΟΣ -ΣΤΡΥΜΩΝ**)



Το υποβρύχιο «Πρωτεύς» καθελκύστηκε στις 24/10/1927.Η ελληνική σημαία υψώθηκε το 1928 και παρελήφθη στις 31/8/1929. Ήταν ένα από τα τέσσερα του ιδίου τύπου υποβρύχια που παραγγέλθηκαν στη Γαλλία από την ελληνική κυβέρνηση.

Το απόγευμα της 26ης Δεκεμβρίου 1940 το υποβρύχιο Πρωτεύς (Υ-3), με Κυβερνήτη τον Πλωτάρχη Μιχαήλ Χατζηκωνσταντή Β.Ν., απέπλευσε από το Ναύσταθμο Σαλαμίνας για την τελευταία του μοιραία πολεμική περιπολία στην Αδριατική, από την οποία δεν ήταν πεπρωμένο να επιστρέψει. Έπλευσε ομαλά προς την διώρυγα της Κορίνθου και από εκεί, μέσω των Κορινθιακού και Πατραϊκού κόλπου(αφού παρέμεινε 1 ημέρα στη ΠΑΤΡΑ), εξήλθε στο Ιόνιο, για να εγκαταστήσει πολεμική περιπολία στο στενό του Οτράντο και ειδικότερα στη περιοχή μπροστά από τον κόλπο της Αυλώνας. Από τότε, όμως, κανένα σήμα δεν ελήφθη από τον Πρωτέα και ήταν φυσικό οι ανησυχίες για την τύχη του να αυξάνουν ημέρα με την ημέρα. Έπρεπε να επιστρέψει από την

περιπολία του στις 8 Ιανουαρίου 1941, αλλά η σιγή εξακολουθούσε και οι συχνές κλήσεις με ασύρματο προς τον Πρωτέα δεν έπαιρναν απάντηση. Τελικά, στις 10 Ιανουαρίου έριχνε μακάβριο φως στην αγωνιώδη προσμονή η παρακάτω είδηση, την οποία μετέδωσε ιταλικός ραδιοφωνικός σταθμός:

«Στις 29 Δεκεμβρίου κατά τις 10.00, τορπιλοβόλο μας με Κυβερνήτη τον Υποπλοίαρχο Νικολό Νικολίνι, το οποίο συνόδευε νηοπομπή, αντιλήφθηκε ίχνη τορπιλών και πλώρη υποβρυχίου να ξεπροβάλλει για μια στιγμή σε απόσταση 3 μιλίων.



Το τορπιλοβόλο αύξησε ταχύτητα και κατευθύνθηκε προς το μέρος που είχε γίνει ορατό το υποβρύχιο, ενώ ο Κυβερνήτης διέταξε ετοιμασία για βολή 4 βομβών βυθού, τις οποίες ρύθμισε στο μεγαλύτερο δυνατό βάθος. Όταν ετοιμαζόταν για άφεση των βομβών, αναδύθηκε ξαφνικά μπροστά από το τορπιλοβόλο το υποβρύχιο, του οποίου έγινε ορατό τμήμα από την πλώρη μέχρι τον πυργίσκο. Ακολούθησε εμβολισμός του υποβρυχίου από την πλώρη μέχρι τον πυργίσκο. Η σύγκρουση υπήρξε βιαιότατη και το τορπιλοβόλο υπέστη μερικές ζημιές. Αμέσως μετά τον εμβολισμό βλήθηκαν οι 4 βόμβες. Μετά από λίγο, αναδύθηκε στιγμιαία το υποβρύχιο έχοντας μεγάλη εγκάρσια κλίση. Το τορπιλοβόλο κατευθύνθηκε πάλι προς το σημείο αυτό και βλήθηκαν και άλλες 7 βόμβες. Στη θάλασσα εμφανίστηκαν φυσαλίδες, κηλίδες ελαίου και συντρίμμια. Καθαιρέθηκε

λέμβος για την ανέλκυση τυχόν ναυαγών, αλλά δεν βρέθηκε κανένας και περισυλλέγησαν μόνο κάποια συντρίμμια».

Φαινόταν, δυστυχώς, σίγουρο, ότι επρόκειτο για τον Πρωτέα.

Ο Ανώτερος Διοικητής Υποβρυχίων (ΑΔΥ) έβγαλε το θλιβερό συμπέρασμα το οποίο και ανέφερε στον Αρχηγό Στόλου και το Γ.Ε.Ν., ότι ο Πρωτεύς, αφού βύθισε με τις τορπίλες του το ιταλικό μεταγωγικό Sardegna, βυθίστηκε με εμβολισμό και βόμβες βυθού από το ιταλικό τορπιλοβόλο Antares που συνόδευε το μεταγωγικό και, συμπαρέσυρε στον υγρό τάφο ολόκληρο το 48-μελές πλήρωμα. Κανένας δεν επέζησε...

Έπειτα από αυτή την αναφορά, το Γ.Ε.Ν. πρότεινε επιθανάτιες τιμές και διακρίσεις αντάξιες με το κατόρθωμα και τη θυσία για τον Κυβερνήτη, τους Αξιωματικούς και το πλήρωμα(Συνολικά 48 ΝΕΚΡΟΙ) του απολεσθέντος στην εκτέλεση του καθήκοντος ηρωικού υποβρυχίου, το οποίο βρίσκεται ακόμη στα νερά της ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ.

Κατόπιν τούτου, όλοι οι επιβαίνοντες στον Πρωτέα, διά Βασιλικού Διατάγματος από 19-1-1941, προήχθησαν επ΄ ανδραγαθία στον επόμενο βαθμό και τους απονεμήθηκαν οι προβλεπόμενες ηθικές αμοιβές.

Σύντομη, αλλά ηρωική, υπήρξε η τελευταία περιπολία του Πρωτέως. Ο Κυβερνήτης του, Πλωτάρχης Μιχαήλ Χατζηκωνσταντής Β.Ν., εθεωρείτο από τους ικανότερους Κυβερνήτες υποβρυχίων. Είχε συντάξει το εγχειρίδιο των υποβρυχίων, απαύγασμα δεκαετούς πείρας, είχε εξασκήσει άριστα το Επιτελείο και το πλήρωμά του και ήταν ακόμη επίμονος & φιλότιμος .

Ο ηρωικός τους θάνατος και η καταστροφή του εκλεκτού υποβρυχίου, αποτέλεσαν μεγάλη απώλεια. Κατή την τελευταία πολεμική περιπολία του ΠΡΩΤΕΥΣ επέβαιναν στο σκάφος 48 άτομα:

01. Μιχαήλ Χατζηκωνσταντής (Πλωτάρχης - Κυβερνήτης)

02. Γεώργιος Μαριδάκης (Υποπλοίαρχος)

03. Θεόδωρος Κονίδης (Υποπλοίαρχος)

04. Ανδρέας Τουρνάς (Υποπλοίαρχος)

05. Κυριάκος Νικολαράκος (Αρχικελευστής μηχανικός)

06. Διονύσιος Τηλέμαχος (Αρχικελευστής μηχανικός)

07. Αντώνιος Καφετζής (Κελευστής ηλεκτρολόγος)

08. Ιωάννης Κυριαζής (Κελευστής μηχανικός)

09. Θρασύβουλος Τσάτσας (Υποκελευστής Α΄ τηλεγραφητής)

10. Αναστάσιος Ντόντος (Υποκελευστής Α΄ τορπιλητής)

11. Βασίλης Γεωργίου (Υποκελευστής Α΄ μηχανικός)

12. Αχιλλέας Τούλης (Υποκελευστής Α΄ μηχανικός)

13. Θεόδωρος Σανούδος (Υποκελευστής Α΄ μηχανικός)

14. Δημήτριος Γιανέλλης (Υποκελευστής Α΄ πυροβολητής)

15. Αναστάσιος Αναστασόπουλος (Υποκελευστής Β΄ ηλεκτρολόγος)

16. Γεώργιος Τσαλίκης (Υποκελευστής Β΄ ηλεκτρολόγος)

17. Παναγιώτης Σκλάβος (Υποκελευστής Β΄ τορπιλητής)

18. Ηλίας Κατσουράνης (Υποκελευστής Β΄ τορπιλητής)

19. Ναπολέων Άνθης (Δίοπος ηλεκτρολόγος)

20. Διονύσιος Άννινος (Δίοπος ηλεκτρολόγος)

21. Νικόλαος Αρμένης (Ναύτης εθελοντής ηλεκτρολόγος)

22. Σπυρίδων Βλάχος (Ναύτης μηχανικός)

23. Παντελής Βουτσινάς (Ναύτης εθελοντής ηλεκτρολόγος)

24. Σπυρίδων Γιαλυψός (Ναύτης εθελοντής εσχαρεύς)

25. Σταμάτιος Γιατράκος (Δίοπος μηχανικός)

26. Χαράλαμπος Δελής (Ναύτης εθελοντής πυροβολητής)

Γεώργιος Κ. Ντόντος (προσωπική έρευνα).

27. Κωνσταντίνος Δημητρακόπουλος (Δίοπος σηματωρός)

28. Χρήστος Ζαφείρης (Δίοπος μηχανικός)

29. Παναγιώτης Θεοδώσης (Δίοπος τορπιλητής)

30. Γεώργιος Κάψος (Ναύτης εθελοντής τηλεγραφητής)

31. Εμμανουήλ Λεβαντής (Ναύτης εθελοντής ηλεκτρολόγος)

32. Γεώργιος Λιάτσης (Ναύτης εθελοντής ηλεκτρολόγος)

33. Παναγιώτης Μηνάς (Ναύτης εθελοντής μηχανικός)

34. Γεώργιος Μοριανός (Ναύτης μηχανικός)

35. Σταύρος Μουσούλης (Ναύτης εθελοντής σηματωρός)

36. Δημήτριος Ορφανός (Ναύτης εθελοντής αρμενιστής)

37. Ζαχαρίας Πανταλέων (Δίοπος αρμενιστής)

38. Μιχαήλ Παπαπαναγής (Δίοπος μηχανικός)

39. Παναγιώτης Παράσχης (Δίοπος σηματωρός)

40. Ελευθέριος Περδικούρης (Δίοπος μηχανικός)

41. Απόστολος Σκαράκης (Δίοπος τορπιλητής)

42. Γεώργιος Τηλέμαχος (Ναύτης εθελοντής μηχανικός)

43. Αριστείδης Τούσσας (Δίοπος μηχανικός)

44. Παναγιώτης Φουρίκης (Δίοπος τορπιλητής)

45. Πέτρος Χατζηδημητρίου (Ναύτης τορπιλητής)

46. Κωνσταντίνος Χελιώτης (Δίοπος αρμενιστής)

47. Γεώργιος Χρυσανθόπουλος (Ναύτης νοσοκόμος)

48. Πέτρος Ψυλλάς (Δίοπος τηλεγραφητής)

Γεώργιος Κ. Ντόντος (προσωπική έρευνα).

Όμως, <u>οι επιτυχείς επιθέσεις του Πρωτέως</u>, σε συνδυασμό με την αίγλη της <u>υπέρτατης θυσίας του</u>, συνεχίζει τη λαμπρή θαλασσινή και πολεμική παράδοση του Έθνους, και προσθέτει μία επιπλέον ένδοξη σελίδα στην Ελληνική Ναυτική Ιστορία .



ΝΤΟΝΤΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ του ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ ΝΤΟΝΤΟΥ και της ΑΝΑΣΤΑΣΙΑΣ ΑΛΛΑΓΙΑΝΝΗ-ΜΑΥΡΟΕΙΔΗ.

Τόπος γέννησης και καταγωγής ΔΩΡΙΟ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ



Γεώργιος Κ. Ντόντος (προσωπική έρευνα).

Σύνθεση Ελληνικού Στόλου κατά απόπλου από Κρήτη για την Μέση Ανατολή.

Έχοντας υποστεί ισχυρότατες Γερμανικές κυρίως αεροπορικές επιθέσεις, ο Στόλος μας είχε απομειωθεί στα ακόλουθα κυρίως Πλοία μέχρι το τέλος της Μάχης της Ελλάδας. Τα μέχρι τότε διασωθέντα Πολεμικά μας Πλοία, που ήταν κυρίως τα ακόλουθα, έπλευσαν στην Αλεξάνδρεια μετά την κατάληψη και της Κρήτης, από όπου συνέχισαν μαχόμενα μέχρι το τέλος του πολέμου:

- 1 Θωρηκτό **ΑΒΕΡΩΦ**

- 6 Αντιτορπιλικά (**Β.ΟΛΓΑ-ΣΠΕΤΣΑΙ-ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ-ΠΑΝΘΗΡ-ΑΕΤΟΣ-ΙΕΡΑΞ)**)

- 3 Τορπιλοβόλα (**ΑΣΠΙΣ-ΝΙΚΗ-ΣΦΕΝΔΟΝΗ)**

- 5 Υποβρύχια (**ΓΛΑΥΚΟΣ-ΤΡΙΤΩΝ-ΝΗΡΕΥΣ-ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗΣ-ΚΑΤΣΩΝΗΣ**)

- 2 Μεταγωγικά (**ΜΑΡΙΤ-ΜΕΡΣΚ**)

- 5 Ναρκαλιευτικά (**ΣΕΒΑΣΤΗ-ΧΡΗΣΤΟΣ-ΑΓ.ΓΕΩΡΓΙΟΣ-ΘΑΛΕΙΑ-ΛΙΒΑΝΟΣ**)

- 1 Πλωτό Συνεργείο (**ΗΦΑΙΣΤΟΣ**)

- 2 Επίτακτα (**ΚΟΡΙΝΘΙΑ-ΙΩΝΙΑ**)

Δράση του Ελληνικού Πολεμικού Στόλου 1941-45, με κύρια Βάση τη Μέση Ανατολή

Ενδεικτικά σημειώνεται ότι το 1943 επί 41 Πολεμικών Πλοίων που εκτελούσαν συνοδείες, τα 27 ήταν Αγγλικά, τα 11 Ελληνικά και μόνο 3 Γαλλικά.

Κατά μέσο όρο, κάθε Πλοίο διήνυσε αυτό το χρονικό διάστημα περί τα 20.000 ναυτικά μίλια, ήτοι έκανε περί **το 80% του περίπλου της γης υπό πολεμικές συνθήκες**.

Σημαντική ήταν επίσης η συμμετοχή του Ελληνικού Στόλου στη μεγάλη και επιτυχημένη συμμαχική **απόβαση στην Σικελία**, που άρχισε στις 10 Ιουλίου 1943 και οδήγησε λίγο αργότερα στη **συνθηκολόγηση της Ιταλίας** στις 8 Σεπτεμβρίου 1943. Σ' αυτή έλαβαν μέρος τα Αντιτορπιλικά Β.ΟΛΓΑ-ΠΙΝΔΟΣ-ΚΑΝΑΡΗΣ-ΜΙΑΟΥΛΗΣ-ΣΑΧΤΟΥΡΗΣ-ΑΔΡΙΑΣ και τα Τορπιλοβόλα ΝΙΚΗ-ΑΣΠΙΣ. Ο Ιταλικός Στόλος, που ήταν ο **μεγαλύτερος της Μεσογείου**, παραδόθηκε στο Συμμαχικό στην Αλεξάνδρεια στις 16 Σεπτεμβρίου 1943 **παρουσία και του Έλληνα Αρχηγού Στόλου**, που επέβαινε στο Ναρκαλιευτικό ΚΑΡΤΕΡΙΑ.

Ελληνικά Πολεμικά έλαβαν επίσης μέρος στη **συμμαχική αποβατική ενέργεια στο Άνζιο της Ιταλίας** την 21 Ιανουαρίου 1944. Σ' αυτήν συμμετείχαν τα Αντιτορπιλικά ΚΡΗΤΗ-ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ και τα Αρματαγωγά ΣΑΜΟΣ-ΛΗΜΝΟΣ-ΧΙΟΣ.

Στη μεγάλη συμμαχική **απόβαση στη Νορμανδία** στις 2 Ιουνίου 1944, που ήταν όχι μόνο η μεγαλύτερη επιχείρηση του Β Παγκοσμίου Πολέμου, αλλά η **πιό μεγάλη συνδυασμένη στρατιωτική επιχείρηση όλων των εποχών**, ο Ελληνικός Στόλος, παρά το μεγάλο κίνημα στο Ναυτικό κατά τον Απρίλιο του ιδίου έτους, έλαβε μέρος με τις Κορβέττες ΣΑΧΤΟΥΡΗΣ-ΤΟΜΠΑΖΗΣ.

Πλοία του Ελληνικού Στόλου που απωλέστηκαν κατά τις επιχειρήσεις 1941-44

• 2 Αντιτορπιλικά (**Β.ΟΛΓΑ** -**ΑΔΡΙΑΣ**,

• 3 Υποβρύχια (**ΓΛΑΥΚΟΣ -ΤΡΙΤΩΝ -ΚΑΤΣΩΝΗΣ**)

• 2 Ναρκαλιευτικά (**ΚΩΣ & ΚΑΣΟΣ**)

Σημειώνεται ότι το **Αντιτορπιλικό ΑΔΡΙΑΣ** επιχειρώντας στη θαλάσσια περιοχή πλησίον της Καλύμνου μαζί με άλλα συμμαχικά πλοία, προσέκρουσε σε νάρκη την 22/10/43, έχασε την πλώρη του, αλλά δεν βυθίστηκε. Το πλήρωμα διέσωσε το πλοίο, το οποίο μετά από πρόχειρες επισκευές κατηύθυνε με τις μηχανές του στην Αλεξάνδρεια, όπου κατέπλευσε την ημέρα εορτασμού του Αγίου Νικολάου στις 6/12/43, υπό τις επευφημίες όλων των εκεί ορμούντων Συμμαχικών Πλοίων

Το Εμπορικό μας Ναυτικό

Η συνολική χωρητικότητα των πλοίων του Ελληνικού Εμπορικού Ναυτικού (ΕΕΝ) κατά την έναρξη του Β΄ ΠΠ ήταν περί το 2,6% εκείνης της παγκόσμιας. Το ΕΕΝ διέθετε περί τα 600 ωκεανοπόρα ατμοκίνητα πλοία και περί τα 700 πετρελαιοκίνητα καΐκια. Εν τούτοις η ολική χωρητικότητα των πλοίων του ΕΕΝ ήταν τότε μεγαλύτερη των αντιστοίχων εμπορικών ναυτικών της Σουηδίας, Σοβιετικής Ενώσεως, Καναδά, Δανίας και Ισπανίας.

Κατά τον Β΄ ΠΠ από το σύνολο των 500 περίπου ωκεανοπόρων φορτηγών ατμόπλοιων του ΕΕΝ βυθίστηκαν από πολεμικές ενέργειες περί τα 211. Επιπροσθέτως 107 φορτηγά μας απωλέσθηκαν από άλλες αιτίες. Επίσης από τα 55 επιβατηγά πλοία, βυθίστηκαν τα 52. Ακόμη από τα 700 καΐκια χάθηκαν περί τα 500. Οι μεγαλύτερες απώλειες σημειώθηκαν στον Ατλαντικό κατά το έτος 1941.

Οι απώλειες του ΕΕΝ πρέπει να συγκριθούν με εκείνες του συνόλου των απωλειών των συμμαχικών εμπορικών πλοίων διαρκούντος του Β΄ ΠΠ.

Κατά τα Βρετανικά στοιχεία, που αποκαλύφθηκαν μετά τον πόλεμο, οι Σύμμαχοι έχασαν συνολικά περί τα 2.600 εμπορικά πλοία, τα 95% των οποίων στον Ατλαντικό.

Κατά συνέπεια οι απώλειες του ΕΕΝ σε φορτηγά και επιβατηγά, ανήλθαν στο 14% του συνολικού αριθμού των βυθισθέντων συμμαχικών εμπορικών πλοίων κατά τον Β΄ ΠΠ.

Γι' αυτό γίνεται ενδεικτικά μνεία σε ένα **ιδιαίτερα σημαντικό περιστατικό**. Αφορά το πλοίο «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ», το οποίο υπό την πλοιαρχία του **Κωνσταντίνου Πανώργιου**, επέτυχε παρά τους κινδύνους και τις δυσκολίες, να εισέλθει την 2-2-43 στο λιμένα της Λιβύης και να εκφορτώσει πολύτιμα καύσιμα γιά το 8ο Βρετανικό Στράτευμα που πολεμούσε στη Βόρεια Αφρική. **Ο Βρετανός Πρωθυπουργός Winston Churchill** επισκέφτηκε το πλοίο στις 4-2-43 και το συνεχάρη προσωπικά.

Υλική προπαρασκευή της Πολεμικής μας Αεροπορίας

Η Πολεμική μας Αεροπορία, που ξεκίνησε ουσιαστικά από το 1912 ως Αεροπορία Στρατού και Αεροπορία Ναυτικού, θεμελιώθηκε ως ενιαία Πολεμική Αεροπορία το 1930. Τότε η Πολεμική μας Αεροπορία (ΠΑ) διέθετε περί τα 50 αναγνωριστικά αεροσκάφη.

Η πρώτη παραγγελία για την προετοιμασία της ΠΑ προς αντιμετώπιση των αναγκών που ανεμένετο να ανακύψουν από τη επικείμενη πολεμική σύγκρουση, έγινε **30 Σεπτεμβρίου 1936**, με την παραγγελία στην Πολωνία 36 αεροσκαφών διώξεως. Τον ίδιο μήνα υπογράφηκε σύμβαση με το ΚΕΑ, για τη συναρμολόγηση 30 εκπαιδευτικών αεροπλάνων. Μέχρι το 1939 παραγγέλθηκαν και παρελήφθησαν από Αγγλία, Γαλλία, Γερμανία και Πολωνία 128 αεροπλάνα διώξεως, βομβαρδισμού, στρατιωτικής και ναυτικής συνεργασίας, 75 εκπαιδευτικά και 3 μεταφορικά για την Πολιτική Αεροπορία. Ακόμη 107 πολεμικά αεροπλάνα που είχαν παραγγελθεί την ίδια περίοδο στη Γαλλία και Αγγλία, δεν μας παραδόθηκαν, λόγω της εκρήξεως την 1 Σεπτεμβρίου 1939 του Β΄ ΠΠ.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Ενδεχόμενες επιπτώσεις στην αποδοχή του ΙΤΑΛΙΚΟΥ τελεσιγράφου της 28ης -10-1940

Και μετά τις αναγκαίες αυτές αποσαφηνίσεις, ας αναρωτηθούμε:

Τι θα συνέβαινε, αν τότε η Ελλάδα είχε πει ΝΑΙ, όπως έκαναν στη ροή του Πολέμου τόσες άλλες χώρες (ΓΑΛΛΙΑ-ΔΑΝΙΑ-ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ κλπ) ;

Βέβαια, η Ιστορία **δεν γράφεται με υποθέσεις**, αλλά στοιχειοθετείται με **γεγονότα.** Όμως, ορισμένες καταστάσεις είναι τόσο ξεκάθαρες, ώστε να επιτρέπουν ορισμένες λογικές προβλέψεις.

Ο τότε Κυβερνήτης Ιωάννης Μεταξάς, στις 30/10/1940, μόλις δύο μέρες μετά την έναρξη του πολέμου, όταν οι δυνάμεις μας προχωρούσαν , σ΄ έναν **μνημειώδη αλλά και προφητικό λόγο του**, προς τους ιδιοκτήτες και αρχισυντάκτες των Αθηναϊκών εφημερίδων, είχε προβλέψει κατ΄ αρχάς ότι τελικά τον πόλεμο **θα κέρδιζαν οι Άγγλοι**, ενώ για την περίπτωσή μας είχε προεξοφλήσει ότι, αν αντί του ΟΧΙ είχαμε πει ΝΑΙ, η Ελλάδα θα **ετριχοτομείτο.**

Ειδικότερα, θα δημιουργείτο το κράτος των Αθηνών με την ηπειρωτική Ελλάδα προτεκτοράτο των Ιταλών, η Δυτ. Θράκη και Αν. Μακεδονία θα προσαρτώνταν από τους Βουλγάρους, η δε Κρήτη με ορισμένα νησιά του Αιγαίου θα καταλαμβάνονταν για ευνόητους λόγους από τους Άγγλους.

Τα γεγονότα λίγο αργότερα επαλήθευσαν τις προβλέψεις του, πλην της Κρήτης που χάθηκε για τους ΑΓΓΛΟΥΣ λόγω κυρίως ολιγωρίας τους ή ίσως παρασκηνιακής παρέμβασης του ΤΣΩΡΤΣΙΛ (όπως έκανε και για την 12νησο, σε αντίθεση με το Αγγλικό Παλάτι).

Γενικώς, η εξέλιξη αυτή θα είχε τεράστιες (α) **πολιτικές,** (β) **ηθικές** και (γ) **στρατιωτικές** συνέπειες.

Πολιτικές, γιατί τουλάχιστο στα Βαλκάνια θα εξωθούσε περισσότερο τη Γιουγκοσλαβία, Βουλγαρία και αυτήν την Τουρκία να προσεγγίσουν ή ακόμη να ευθυγραμμισθούν με τον Άξονα.

Ηθικές, γιατί θα αποθάρρυνε πλήρως κάθε σκέψη αντιστάσεως κατά του Άξονος.

Στρατιωτικές, γιατί δεν θα είχε φθαρεί ο Ιταλικός Στρατός στην Αλβανία.

Από κει και πέρα θα άρχιζαν **αλυσιδωτές επιπτώσεις** εις βάρος των συμμάχων.

Στην **Αίγυπτο** ο **αντιβρετανικός εθνικισμός** ήταν σε έξαρση και προσέβλεπε τους Ιταλογερμανούς σαν **ελευθερωτές**.

Στο **Ιράκ** είχε μόλις κατασταλεί **φιλοναζιστική εξέγερση**, γι΄ αυτό και οι σύμμαχοι αργότερα κατέλαβαν στρατιωτικά τη Χώρα.

Στη **Συρία και Παλαιστίνη** ο **φιλοναζισμός** ήταν στην άνθησή του.

Στον **Ιράν**, ο Σάχης καταφανώς **ευνοούσε τον Άξονα.**

Αλλά, ακόμη και η **Ισπανία του Φράνκο** δεν θα έμενε αμέτοχη, εποφθαλμιούσα, ως γνωστόν, το **Γιβραλτάρ και την Ταγγέρη, στο Μαρόκο**.

Πέρα όμως απ΄ όλα αυτά, η Γερμανία **δεν θα ήταν υποχρεωμένη** να διεξαγάγει τον Απρίλιο - Μάϊο την εκστρατεία στην Ελλάδα.

Και **δεν θα καθυστερούσε** η εξαπόλυση της επιθέσεως κατά της **Σοβιετικής Ενώσεως** τουλάχιστο κατά πέντε εβδομάδες, με συνέπεια να μη δυνηθεί ο Χίτλερ να καταφέρει το συντριπτικό πλήγμα κατά των Ρώσων,[1] προ της επελεύσεως του πρόωρα ενσκήψαντος τότε χειμώνα.

Βέβαια, όλη αυτή η ανεκτίμητη συμβολή μας στον συμμαχικό αγώνα ξεχάστηκε στην Τράπεζα των διαπραγματεύσεων της Ειρήνης, το 1946, χωρίς να παραβλέπεται και η δική μας σοβαρή υπαιτιότητα με τις έκρυθμες καταστάσεις που επικρατούσαν τότε στη χώρα μας, αλλά και των όσων τραγικών γεγονότων

---

[1] ***Ο κρατικός Ρ/Φ σταθμός των Ρώσων, στις 27/4/1942 (δεύτερη επέτειος καταλήψεως της Αθήνας) απηύθηνε μήνυμα ευγνωμοσύνης προς τους Έλληνες, επειδή με την αντίστασή τους καθυστέ-ρησε η επίθεση των Γερμανών εναντίον τους επί 5 εβδομάδες***

είχαν προηγηθεί κατά τη διάρκεια της κατοχής 1941-1944, τόσο στην Ελλάδα όσο και στη Μέση Ανατολή.

Εν πάση περιπτώσει, η **ηρωϊκή αντίσταση της Ελλάδος** κατά των Δυνάμεων του Άξονος είχε **παγκόσμια απήχηση**, αλλά και σημαντικότατη επίδραση, διότι, πέρα απ΄ όσα αναφέρθηκαν:

- **Διέλυσε το μύθο για την ισχύ του Ιταλικού Στρατού, αλλά και για το αήττητο του Άξονα.**
- **Ενθάρρυνε τους ολιγαρίθμους Βρετανούς στην Αίγυπτο να ενεργήσουν επιθετικά, με αποτέλεσμα την ουσιαστική εκμηδένιση της πολυάριθμης Στρατιάς του Γκρατσιάνι.**

ΤΕΛΙΚΑ,

στη σημερινή εποχή (μετά από 74 ολόκληρα έτη) , όταν διαγράφεται σοβαρή και διαρκής η απειλή **κυρίως από τον εξ΄ ανατολών γείτονά μας** και όταν το μείζον που μπορούμε να προσδοκούμε από τους **ισχυρούς της γης** είναι δυστυχώς η τακτική του **Ποντίου Πιλάτου**, επιτακτική, προβάλλει υπέρποτε άλλοτε η ανάγκη να ενστερνισθούμε την **επιταγή που μας άφησε η γενιά του 40** για **αρραγή ενότητα και εθνική ομοψυχία,** ως τη **μοναδική συνταγή** για την επιτυχή αντιμετώπιση των εθνικών μας προβλημάτων.

Γεώργιος Κ. Ντόντος

Πηγές:

α) https://dspace.lib.uom.gr/bitstream/2159/200/1/1940-1943.pdf

β) https://corfustories.com/2020/09/28/poia-einai-i-istoria-toy-protea-poy-t/

γ) Αλέξιος Κονίδης, https://sites.google.com/site/proteussubmarine/

δ) Εφημερίδες: Έθνος, Πρωία, Ασύρματος, Ταχυδρόμος Αιγύπτου (1/1941)

ε) Προφορική μαρτυρία Κωνσταντίνου Γ. Ντόντου.

στ) http://www.uboat.net/allies/warships/ship/9904.html

ζ) http://miles.forumcommunity.net/?t=36429796

η) http://www.torreomnia.com/personaggi_durzo/tore_furnaro.htm

θ) https://www.youtube.com/watch?v=VTzfbZKsJHY&feature=emb_logo